

Family Cruiser



Täydellinen matkavene

Ei tiennyt Allan Lindström, mitä aloitti, kun osti Turun Veneveistämöltä kymmenmetrisen veneen rungon ja teki siitä matkaveneen. Hyvin pian hän kuitenkin ymmärsi, että jotain erinomaista oli syntynyt: veistämön oven taakse alkoi syntyä jonoa veneilijöistä, jotka myös halusivat Family Cruiserin.



Suosikkivene on konstailemattoman selkeä ja yksinkertainen tiiloiltaan. Mahonkipinta kiiltää ja asiat ovat paikallaan. Lisäksi vene koetaan turvalliseksi.



Tekniset tiedot

Family Cruiser

Pituus 10,35 m

Leveys 3,15 m

Syväys 0,90 m

Paino 4 500 kg

Makuusijoja 6

Valmistaja: Tom Lindström, Kråkö,
puh. (019) 544 055

Tom Lindström istuu kotisohvalla Porvoossa, Kråkön saarella, parinsadan metrin päässä isänsä entisestä veistämästä. Oman veistämän rakennukset näkyvät pihapiirin laidalla. Tom Lindström on jo eläkkeellä, mutta vanhoissa halleissa talvehtii edelleen tusinan verran Family Cruisereita. Isän kehittämä vene on tuonut leipää pojallekin.

– Noin 120 niitä kaikkiaan on tehty. Muutamasta ei ole tietoa, mutta muut on edelleen käytössä, kertoo Tom rauhalliseen tyyliinsä.

– Isä teki hiukan toistasataa. Veli puoli, joka jatkoi isän veistämöä, teki muutamman ja minä olen tehnyt joitakin.

Lindströmit ovat vanhaa vene-rakentajasukua, jo monessa polvessa. Suku tuli 1800-luvun alussa

Liivinmaalta Porvoon seudulle ja laivanrakennuksesta siirryttiin vähitellen veneveistöön. Suuri osa koko Kråkön venerakennushistoriasta kiertyy Lindströmeihin. Eikä Tom Lindström lainkaan pane pahakseen, että omilla pojillakin on kiinnostusta veneisiin ja touhuamiseen niiden kanssa. Avoimeksi jää kuitenkin, jatkuuko äidinisän vuonna 1914 perustaman veistämän toiminta.

Luotsi- ja viittaveneen rungolle

Family Cruiserin syntymä juontuu Turun Veneveistämöön, joka 50- ja 60-luvuilla oli Suomen merkittävin venevalmistaja. Siellä tehtiin huviveneitä ja työveneitä viranomaisille, puolustusvoimien veneitä ja loistavia puuveneitä. Turun Veneveistämö oli tunnettu laadukkaana venevalmistajana.

Kaikki rungot mm. valmistettiin Lloyd'sin luokitusääntöjen mukaan ja veistämöllä oli jatkuvasti yhtiön mies tarkastamassa tuotantoa. Turun Veneveistämö oli ensimmäisiä venevalmistajia ottamassa käyttöön uutta materiaalia, lasikuitua.

Turun Veneveistämö oli valmistanut luotsilaitokselle kymmeniä uppoumarunkoisia veneitä, joita käytettiin sekä luotsikuttereina että viittaveneinä. Aiemminhan luotsit hoitivat saariston viitoituksen ja joka kevät laittoivat jäiden takia nostetut reimarit takaisin paikalleen. Vene oli tuhti ja merikelpoinen, vaikkakin kova keinoamaan sivuaallokossa. Eräiden tietojen mukaan rungon malli oli peräisin Pohjanmereltä ja tullut sieltä Turkuun. Runkoa on käytetty myös Finnsailerissa, joka oli aikansa vientimenesty.



Keulakajuutan katto on nykyään lujitemuovia. Katon pinnoitteen alle ryömi ajan mittaan vettä, mikä lahotti kajuutan sivuseiniä.

Pentteri on työtasoineen riittävän tilava pitkällekin lomamatkalle.

Missään vaiheessa Family Cruisereiden runkoja ei ole laminoitu Kräkössä. Lindströmit eivät koskaan itse tehneet suurempia laminoititöitä, vaan keskittyivät siihen, minkä parhaiten osasivat, puutyöhön. Alkuvaiheessa kaikki rungot tulivat Turusta, sittemmin niitä on teetetty muuallakin. Tom Lindströmin mukaan pari viimeistä on Porvoon seudulta, Muovi-Simolan laminoimia.

Turkulaisten tapa rakentaa runko aiheutti sen, että veneestä tuli raskas. Tuohon aikaan insinöörit

eivät laskeneet, mikä minimimateriaalivahvuus riittää, vaan vielä hieman tuntematonta lasikuitua käytettiin "tarpeeksi". Niinpä rungot ovat todella vahvoja. Se on aina ollut yksi Family Cruiserin kiitettäviä ominaisuuksia, tukevuus. Uppoumaveneessähän siitä ei ole haittaakaan.

Ensimmäinen Allan Lindströmin rakentama Family Cruiser syntyi 1967. Vaikka tarina ei varsinaisesti ala siitä, se on kuitenkin vuosi, josta maine alkoi rakentua. Joka vuosi valmistui viisi,

kuusi venettä ja mitään erityistä markkinointia niiden myyminen ei edellyttänyt.

Allan Lindström oli itsepäinen venerakentaja. Hän oli suunnitellut Family Cruiserin sisustuksen matkaveneilyn tarpeita silmällä pitäen ja hän piti tiukasti kiinni siitä, että "näin on hyvä". Muutoksia ei tehty ja esimerkiksi asiakkaiden yksilölliset toiveet kaikuivat enimmäkseen kuuroille korville. Toki vene vuosien saatossa on hieman muuttunut, esimerkiksi kajuutan sisäkorkeutta

on kasvatettu seitsemisen senttiä, mutta sisustuksen perusratkaisuihin ei ole ollut aihetta tehdä muutoksia.

Suosion salaisuus

Family Cruiser on vene, jossa yhdistyvät lujitemuovi- ja puuvene. Kuiturunkoon on liitetty puinen ylärakenne ja sisustus on myös puuta. Se on tehnyt veneestä persoonallisen etenkin parin viime vuosikymmenen aikana, kun lujitemuovi ja erilaiset muoviset pinnoitteet ovat tulleet veneiden sisustuksessakin hallitseviksi materiaaleiksi. Family Cruiserissa on säilynyt puuveneen tuntu. Se on kuin muistuma "vanhoista, hyvistä ajoista".

Mitään varsinaista salaisuutta suosioon ei ole. Tämä paljastuu nopeasti, kun puhuu Family Cruiserilla veneilevien kanssa. Veneestä pidetään, koska se on selkeä ja yksinkertainen tiloiltaan. Asiat ovat paikallaan ja vene koetaan muun muassa erittäin turvalliseksi. Se on konstailematon matkavene.

Turvallisuus oli aikanaan jo yksi veneen lähtökohdista. Kansilla piti pystyä kulkemaan huoletta ja veneessä tuli pärjätä myös lasten kanssa. Family Cruiserin sivukanet ovatkin poikkeuksellisen leveät ja varsinkin myöhemmissä veneissä turvallisuutta on lisätty keulasta perän ulottuvilla vajjeri-



Tom Lindströmin mukaan vanerikansi on Family Cruiserin heikoin lenkki. Yleensä kansi kestää parikymmentä vuotta.

mantookeilla. Myös keula- ja peräkannella on riittävästi tilaa toimia muun muassa satamassa ja ankkuroidessa.

Veneen sisätilat on jaettu kolmeen osaan. Perässä on erillinen makuukajuutta, jossa ei ole juuri muuta kuin vuoteet. Ne ovat pitkät ja leveät. Vuoteissa on rimapohja, minkä ansiosta patjan alapinta ei ala ajan mittaan homehtua. Kajuutta on selkeästi vain yöpymiseen, sillä ajon aikana se ei ole mukava paikka oleskella kovan potkurimelun takia.

Keskiveneen avotila ja ohjaamo ovat yhtä ja samaa tilaa. Avotilan laidat ovat korkeat, joten

pienet lapset pysyvät veneessä, toisaalta kannelle nousemiseen tarvitaan jakkara. Avotila ei tyhjenny vedestä, joten sen peittävä kuomu on tarpeellisen lisäksi myös välttämätön.

Tom Lindströmin venevajassa tosin on aivan uusi ja käyttämätön Family Cruiser, jossa ohjaamo on erotettu avotilasta takaseinällä. Siinä myös ohjaamon ikkunat jatkuvat paljon alkuperäistä pidemmälle perään.

– Nyt sivuikkunasta näkee takaviistoonkin. Ennen juuri pään kohdalle tuli seinä, eikä taakse nähnyt. Tämä on yksi harvoista muutoksista, kertoo Tom Lindström.

Ohjaamossa on penkit molemmin puolin. Kuljettaja istuu vasemmalla. Alun perin kuljettajan istuin oli kahdelle, mutta jo pitkään siihen ei ole toista mahtunut. Penkit ovat hyvin perusmalliset puupenkit, joista ergonomista ajoasentoa on turha etsiä. Sitä ei seitsemän, kahdeksan solmun nopeudessa kyllä kaipaakaan.

Osa vesillämme liikkuvasta yli sadasta Family Cruiserista kokoontui Lähteelään.



Alun perin ohjaamosta puuttui myös kattoluukku, joka jossain vaiheessa tuli kuljettajan puolelle. Joissain veneissä se on molemmin puolin.

Veneen moottori on sijoitettu ohjaamon istuinten väliin, turkin alle. Se on useimmiten koteloitu, mikä alentaa melutasoa merkittävästi.

Moottori on kautta Family Cruiserin historian ollut kaikissa veneissä sama, Perkins 4236. Tai ei aivan, Tom Lindströmin mukaan kahteen veneeseen on vaihdettu syystä tai toisesta Volvo Pentta. Erityisen onnistuneena Lindström ei vaihtoa ilmeisesti pidä, sillä hänen mukaansa moottori on selvästi painavampi, eikä muutenkaan oikein sopiva, ei ainakaan veneen henkeen. Perkins oli aikanaan sopivan kokoinen ja varma moottori, johon edelleen tänäkin päivänä saa varaosia.

Veneen keulaosa on yhtenäinen salonki/makuukajuutta. Edessä on v-vuode, joka on erotettu salongista puolikorkealla laipiolla niin, että keulasta ei ole tehty mahdolltoman ahdasta erillistä kajuuttoa. Styyrpuurin laidalla on pentteri, joka on myös matkavenekäyttöön riittävän tilava työtasoinen. Sen keulan puolella on suurehko vaatekaappi. Vastakkaisella laidalla on ateria, jossa on tilat neljälle. Siitä saa myös ylimääräisen vuoteen, mikäli neljä vakiovuodetta eivät riitä koko joukolle. Kajuutassa on seisomakorkeus lähes keulaan saakka. Sen sijaan peräkajuutassa tarvitaan nöyrää mieltä. Aterion peränpuolella on veneen toiletti, jossa on vesi-wc. Kokemusten perusteella septitankin rakentaminen on ollut helppo juttu.

Family Cruiserin sisustus on rakennettu kokonaan mahongista, kuten myös kajuutan seinät. Veistämö on kautta aikojen käyttänyt massiivimahonkia, mikä on osoittautunut erinomaiseksi ratkaisuksi. Tom Lindström on kunnostanut lukuisia Family Cruisereita, joiden kajuutan seinät aurinko ja vähäinen hoito ovat saaneet hilseilemään ja harmaantumaan ennen aikojaan. Massiivipuupinoista on lakka otettu pois, mikä jälkeen puu on höylätty ja hiottu ja lakattu uudelleen: näyttää kuin uudelta. Siksi niin moni Family Cruiser on edelleen kuin uusi.

Kehityksen hidas tahti

Vaikka Allan Lindström aikanaan seisoiakin järkähtämättä ratkaisujensa takana, on Family Cruiserissa

myös tapahtunut uudistuksia. Verrattuna nykyaikaiseen veneiden kehitystahtiin, jossa muoti-ilmiöt piirtelevät veneiden linjoja yhä uudelleen ja uudelleen, kehityksen tahti on kuitenkin ollut hidas. Sisätilojen järjestelyt, runkoväri ja moottori ovat paria poikkeusta lukuun ottamatta säilyneet pisimpään muuttumattomina. Mutta jo Allan Lindström muutti perinteisen valomaston kunnan mastoksi, johon sai kuuden neliömetrin tukipurjeen. Aluksi masto oli puinen, sittemmin alumiinia.

Keulakajuutan katto on myös muutettu huonojen kokemusten myötä. Katon pinnoitteen alle ryömi ajan mittaan vettä, mikä lahotti kajuutan sivuseiniä etunurkista. Niinpä nykyään katto on lujitemuovia.

Sama ongelma on vaivannut Family Cruiserin kantta. Se on oikeastaan koko veneen heikoin kohta. Kansi on nimittäin vaneria ja vuosien kuluessa aina jostain on päässyt vettä Nautoflexin alle, jolloin vaneri on lahonnut ja seurauksena on ollut kansiremontti. Yleensä kansi on kestänyt parikymmentä vuotta.

Tom Lindströmin viimeisessä Family Cruiserissa ongelma on poistettu tekemällä veneeseen tiikkikansi.

Merellä Family Cruiser on kuin mikä tahansa uppoumavene. Tietyissä olosuhteissa se rullaa ja keinuu voimakkaasti, mutta molemmin puolin pohjaa jo ensimmäisestä veneestä lähtien asennetun vakautuskölit rauhoittavat liikettä. Veneen pohja on kauttaaltaan pyöreä, joten keinuminen on luonnollista.

Tämän päivän veneilyssä luulisi Family Cruiserin kaltaiselle veneelle olevan kysyntää. Se on kiireettömän ihmisen vene; kun ei ole kiire satamaan, vaan tärkeintä on olla merellä. Ehkä siksi Family Cruiserit ovatkin suosittuja käytettyjen markkinoilla.

Ei ole oikeastaan ihme, että Family Cruiser on lukijoiden valinta moottoriveneklassikoksi. Se on kuin suomalainen veneilijä useimmiten: rauhallinen ja järkävä, matkalla luonnonsatamasta toiseen nauttien matkanteon viehätyksestä ja ympärillä aukeavasta luonnosta. Ei Family Cruisereita maailmalle ole tehtykään kuin muutama, pari Yhdysvaltoihin ja pari Saksaan, joku Ruotsiin.

Family Cruiserista on Vene-lehdessä 7/95 julkaistu toimittaja Kari Hermolan koeajo. ■